

Drucksache:
0239/2020/IV

Datum:
04.11.2020

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Busbeschleunigungsprogramm; Stand der Umsetzung
[wird ersetzt durch Drucksache: 0151/2021/IV]**

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 14. Juni 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.01.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.02.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	24.02.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, und des Gemeinderates nehmen die Informationen zum Sachstand der Busbeschleunigung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
<ul style="list-style-type: none">• Gesamtkosten im Haushalt der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)	4.082.844
Einnahmen:	
<ul style="list-style-type: none">• Zuschüsse wurden von der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (RNV) beantragt.	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">• Die auf die Stadt entfallenden Kosten wurden in den jeweils anfallenden Haushaltsjahren aus dem Budget des Amtes für Verkehrsmanagement finanziert.	826.348
Folgekosten:	
<ul style="list-style-type: none">• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Im Rahmen der Maßnahme „Beschleunigung an Lichtsignalanlagen“ wurden der Verkehrsrechner der Stadt Heidelberg ertüchtigt, Fahrzeuge von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) und dem Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) mit Fahrzeugdruckern zur Lichtsignal (LSA)-Beeinflussung ausgerüstet und 35 Lichtsignalanlagen umgebaut. Die Maßnahme ist abgeschlossen. Dennoch werden laufend erforderliche Anpassungen an den Signalanlagen vorgenommen, um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weiterhin zu beschleunigen.

Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.01.2021

schlussfassung im elektronischen Verfahren des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 20.01.2021

6.1 Busbeschleunigungsprogramm; Stand der Umsetzung

Informationsvorlage 0239/2020/IV ist beigelegt.

Im Rahmen des elektronischen Verfahrens wurden bis zum gesetzten Fristende

Widersprüche eingelegt von:

- Fraktion Bündnis90/Die Grünen (am 20.01.2021)
- Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (am 20.01.202) mit folgender Begründung:

Busbeschleunigungsprogramm:

Widerspruch gegen eine Beschlussfassung im Umlaufverfahren, Vertagung in Gemeinderat und in den nächsten AKUM wegen intensivem Erläuterungsbedarf

Da somit Widersprüche vorliegen, wird **festgestellt**, dass die **Informationsvorlage** im elektronischen Umlaufverfahren **nicht zur Kenntnis genommen** wurde.

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

Bürgermeister

Ergebnis: im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021

24.1 Busbeschleunigungsprogramm; Stand der Umsetzung Informationsvorlage 0239/2020/IV

Stadtrat Rothfuß stellt den eingebrachten **Geschäftsordnungsantrag** der Grünen-Fraktion (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0239/2020/IV), der auch als Tischvorlage verteilt ist:

Die grüne Fraktion beantragt die Rückverweisung in den nächsten Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 24. Februar 2021.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner lässt darüber abstimmen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: verwiesen in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

digitale Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 24.02.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 24.02.2021

12.1 Busbeschleunigungsprogramm; Stand der Umsetzung Informationsvorlage 0239/2020/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und merkt an, dass die Verwaltung bei Bedarf zusätzliche Daten über die Auswirkung des Programms zur Verfügung stellen werde. Er schlägt vor, weitere Fragen zu sammeln und gegebenenfalls eine Ergänzungsvorlage zu erstellen, falls Fragen nicht unmittelbar beantwortet werden können.

Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:
Stadtrat Kutsch, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Da in der Vorlage nicht alle Fragen beantwortet werden konnten, solle die Vorlage ergänzt und zu einem späteren Zeitpunkt nochmals beraten werden.
- Die Vorlage sei zu technisch und bedarf der Erläuterung.
- Ziel der Maßnahme sei gewesen, den Öffentlichen Personennahverkehr schneller zu machen und zwar in dem Sinne, dass Busse mit Hilfe angepasster Ampelschaltungen schneller über Kreuzungen kommen können, um damit attraktivere Fahrzeiten erreichen und Fahrten und damit Kosten sparen zu können. Dieses Ziel sei aber nicht erreicht worden. Manche Verbindungen seien sogar langsamer geworden. Hier sei eine Bilanzierung der Zeitersparnis vorzulegen, um etwaige Potentiale ableiten zu können.

Stadtrat Kutsch und Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellen den **Geschäftsordnungs-Antrag, den Tagesordnungspunkt zu vertagen** und eine ertüchtigte Vorlage **in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vorzulegen**.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

1. Stand der Umsetzung

Die Maßnahme Busbeschleunigung Heidelberg wurde im Zeitraum 1999 bis 2018 umgesetzt. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 35 Lichtsignalanlagen (LSA) umgebaut und mit Busbeeinflussung ausgerüstet.

In einer ersten Phase von 2003 bis 2005 wurden sieben LSA im Rahmen der Beschleunigung Linie 12 erneuert und Fahrzeuge entsprechend ausgerüstet.

In den folgenden Phasen, beginnend ab 2011, wurden die weiteren LSA umgebaut.

Die Inbetriebnahme der letzten Lichtsignalanlage erfolgte am 07.08.2018.

2. Folgende LSA wurden im Detail umgebaut

Pos.	Knoten alt	Knoten neu	Straßen	Anmerkungen
1	K 102	K 102	Vangerowstraße / Querspange	
2	K 111	K 111	Bergheimer Straße / Czernyring	
3	K 113	K 113	Bergheimer Str. / Mittermaierstr.	
4	K 117	K 117	Alte Eppelheimer Str./Kurfürsten Anlage	
5	K 132	K 132	Kurfürsten-Anlage / Poststraße	
6	K 133	K 133	Friedrich-Ebert.-Str. / Sofienstr.	
7	K 134	K 134	Sofienstraße / Hauptstraße	
8	K 135	K 135	Rohrbacher Str. / Bergheimer Straße	
9	K 155	K 155	Karlsruher Straße / Rohrbach Markt	Umbau im Projekt Rohrbach Markt (HSB 1286 H) erfolgt
10	K 163	K 163	Am Hackteufel/Fischergasse/Mönchgasse	
11	K 166	K 166	Neuenheimer Landstr. / Brückenkopfstr.	
12	K 177	K 177	Berliner Straße / Mönchhofstraße	Von der Stadt vorab außerhalb der Maßnahme umgesetzt
13	K 211	K 211	Bergheimer Straße / Yorkstraße	
14	K 213	K 213	Bergheimer Str. / Karl-Metz-Str.	
15	K 215	K 215	Kurfürsten Anlage / Karl-Metz-Str.	Nur provisorisch für den Bus ertüchtigt (Software, ohne Bau)
16	K 227	K 227	Kurfürsten Anlage / Stadtwerke	
17	K 229	K 229	Rohrbacher Straße / Poststraße	
18	K 237	K 237	B 37 / Jubiläumsplatz	
19	K 238	K 238	B 37/Bauamtsgasse/Montpellierplatz	
20	K 259	K 234	Friedrich-Ebert-Anlage / Märzgasse	
21	K 263	K 263	Neckarstaden / Am Brückentor	
22	K 277	K 277	Berliner Straße / Im Neuenheimer Feld	Eine Richtung wegen Straßenbahn NHF ausgesetzt, andere durch Stadt gesondert
23	K 501	K 501	Schlierbacher Landstr. / Ausfahrt Orthopädie	
24	K 631	K 103	Mannheimer Str. / Richard-Kuhn-Str.	
25	K 667	K 167	Neuenheimer Landstr. / Alte Brücke	

Drucksache:

0239/2020/IV

00320201.doc

...

26	K 677	K 269	FU Mönchhofschule	
27	K 682	K 159	Ziegelhäuser Landstr. / Stiftsweg	
28	K 684	K 162	Ziegelhäuser Landstr. / Hirschgasse	
29	Uni K 251	Uni K 251	Im Neuenheimer Feld / Kopfklinik	ausgesetzt wegen Straßenbahn NHF
30	Uni K 003	K 279	Im Neuenheimer Feld / Blumenthalstr.	
31	Uni FU	Uni FU	Im Neuenheimer Feld / 294 (Höhe Pädagogische Hochschule (PH))	ausgesetzt wegen Straßenbahn Neuenheimer Feld (NHF)
32 - 35	K160ff	Li. 12	Beschleunigung Linie 12 (Stufe 1) K159, K162, K166, K167	

2.1. Nicht bzw. nur teilweise umgesetzt wurden folgende Lichtsignalanlagen

Zwei Anlagen im Neuenheimer Feld wurden ausgesetzt, da sie bei einem Neubau der Straßenbahn im Neuenheimer Feld mit anderem Konzept überbaut würden (Uni FU, Uni K251).

Bei einer Anlage im Neuenheimer Feld wurde nur eine Richtung als rein städtische Maßnahme beschleunigt (K277).

Eine Anlage am Hauptbahnhof (K215) wurde nur provisorisch für den Bus ertüchtigt (Software, ohne Bau). Sie wurde im Mobilitätsnetz-Projekt Hauptbahnhof (08 G 182 T) mit einem erweiterten Konzept in 2018/19 grundlegend umgebaut und beschleunigt.

3. Kosten der Maßnahme

Nachdem einige LSA nicht oder in im Zuge andere Projekte umgebaut wurden wird die Maßnahme mit insgesamt 4,09 Millionen € abgerechnet. Interne Leistungen der rnv und der Stadt Heidelberg sind dabei nicht berücksichtigt. Davon werden 3,2 Millionen € als zuwendungsfähig geltend gemacht. Aus dem städtischen Haushalt wurden 826.348 € finanziert.

Der beantragte und genehmigte Kostenrahmen wurde damit eingehalten. Eine Rückzahlung von Fördergeldern ist nicht notwendig.

3.1. Lichtsignalanlagen

Im GVFG-Antrag waren ÖPNV-Kosten der Lichtsignalanlagen von 2.813.640 € angegeben. Auch nach Abzug der nicht umgesetzten LSA bleibt der nun abgerechnete Maßnahmenteil mit 1,898 Millionen € unter den beantragten Kosten. Die Maßnahme wird also etwas günstiger abgerechnet als beantragt.

4. Wirkungsnachweis Lichtsignalanlagen

Die Maßnahme Busbeschleunigung Heidelberg wurde zwischen 1999 bis 2018 umgesetzt. Aufgrund des sehr langen Umsetzungszeitraums und der damit verbundenen Änderungen von verkehrlichen Randbedingungen ist eine vergleichende Verlustzeitenmessung im Vorher- und Nachher-Zustand nicht mehr ohne Weiteres durchführbar. Die Untersuchung zum Nachweis der Wirkung erfolgte stattdessen mittels einer Potentialanalyse im Nachher-Zustand. Dabei wurden aktuelle Beschleunigungspotentiale an LSA durch Auswertungen der An- und Abmeldungen aus dem Betriebsleitsystem der rnv (RBL-Mitschnitte) ermittelt und den im GVFG-Antrag prognostizierten Fahrzeitgewinnen gegenübergestellt.

Das heißt, die PVT für den Antrag ermittelten Beschleunigungspotentiale werden den aus aktuellen Messungen verbliebenen Potential gegenübergestellt. Die sich ergebende Differenz bildet den erreichten Fahrzeitgewinn ab, dies ist die erreichte Beschleunigungswirkung.

Die Nachweismethodik wurde vor Einreichung des Schlussverwendungsnachweises mit der NVBW als Prüfbehörde vorab abgestimmt. Sie wird in der beigefügten Anlage ausführlich erläutert.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Nicht erforderlich

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+/- berührt:	Ziel/e:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Durch die Umgestaltung Priorisierung des ÖPNV wird dieser attraktiver.
UM04		Ziel/e: Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Durch pünktlicheren/schnelleren ÖPNV Umstieg erleichtern

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Erläuterungsbericht Vorher-Nachher-Untersuchung
02	Sachantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 09.02.2021 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021)